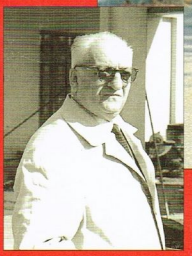
EL MITO 48

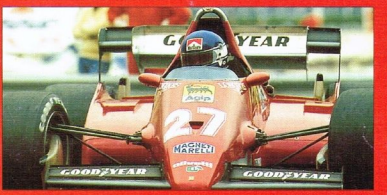
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

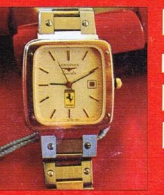
275-340-375 F1: dinastía de GP



1967: el Drake en Le Mans



Patrick Tambay: dos temporadas aguerridas



Los relojes Ferrari-Longines

9 789504 900344 10048 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 48

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en julio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

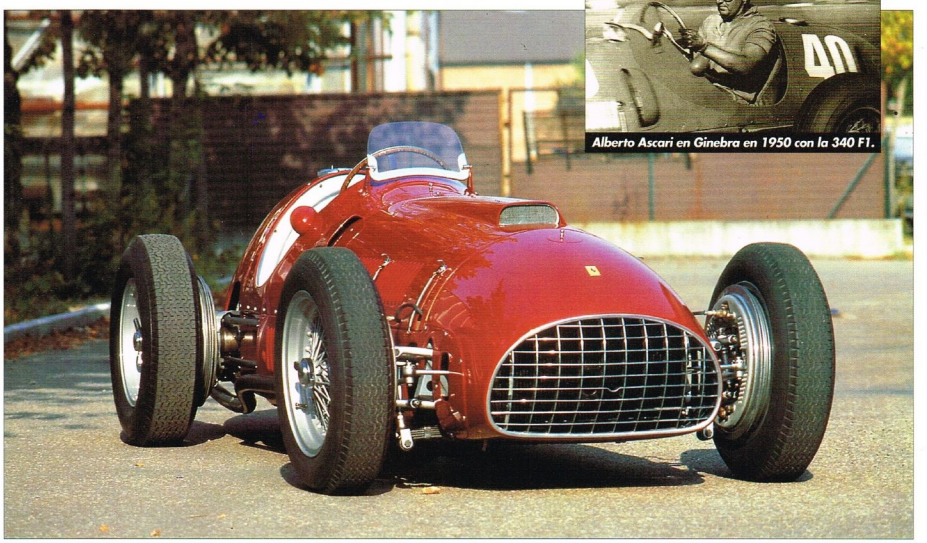
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

275-340-375, dinastía de Gran Premio

1950: nace una familia de monoplazas con motor V12 aspirado diseñado por Aurelio Lampredi, sucesor de Colombo, para vencer a las Alfa Romeo. Pero habrá que esperar hasta el año siguiente. Un puente De Dion en el tren trasero.

Alberto Ascari en Ginebra en 1950 con la 340 F1.



En 1950, año en el que fue inaugurado el Campeonato Mundial de Fórmula 1, la Ferrari 125 F1 con motor sobrealimentado fue muy inferior a las Alfa Romeo 158. Inferior tanto por el mayor peso cuanto por los consumos excesivos, que a menudo obligaron a las Ferrari a dos paradas por carrera. La Ferrari, convencida de que tarde o temprano los motores aspirados de 4500 centímetros cúbicos se iban a demostrar superiores a los comprimidos de 1,5 litros, comenzó el desarrollo de una nueva monoplaza, la 275 F1.

La Ferrari 375 F1 de 1951 era la más potente de la serie: disponía de 350 CV.

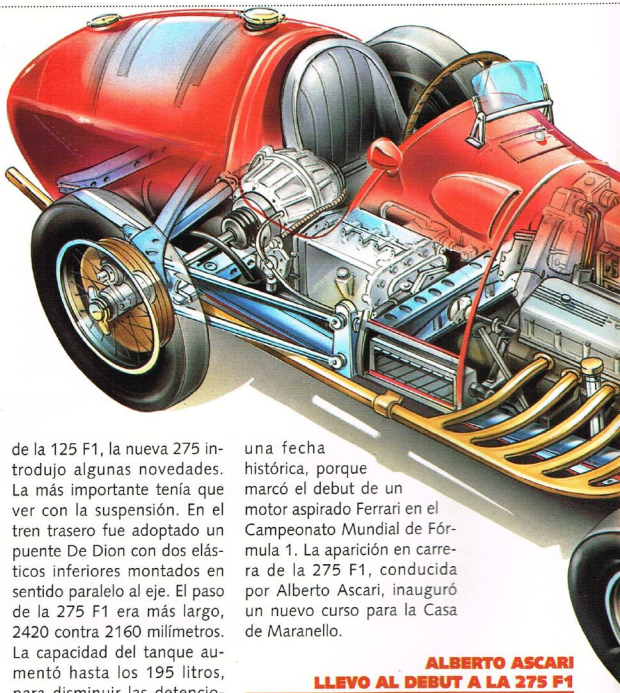
La realización y el desarrollo fueron encargados al ingeniero Aurelio Lampredi que, con la renuncia de Gioachino Colombo a comienzos de 1951, iba a transformarse en el principal proyectista de la Ferrari.

PARA LA 275 FORMULA 1 UN MOTOR DE 3322 CM³

La 275 F1 estaba equipada con un motor con alimentación atmosférica de 3322 centímetros cúbicos. Se trataba

FICHA TECNICA
(entre paréntesis los datos de la 340 F1 y de la 375 F1)

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 72 x 68 (80 x 68; 80 x 74,5) mm, cilindrada 3322,3 (4101,7; 4493,73) cm³, compresión 10:1 (12:1; 12:1)
Distribución:	dos válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores doble cuerpo Weber
Potencia:	300 (335; 350) CV a 7300 (7000; 7000) rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 4 marchas + MA en bloque con el diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Neumáticos:	de 16 pulgadas, Englebert o Pirelli
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores
Dimensiones:	3,937/1,428/0,96 m
Ejes:	del. 1,278 m, tras. 1,250 m
Capacidad tanque:	195 litros
Peso:	850 kilos



de un propulsor derivado del que llevaban las 275 Sport. Las medidas internas de los cilindros eran de 72 milímetros de diámetro por 68 milímetros de carrera. Con una relación de compresión igual a 10:1, el nuevo motor destinado a los grandes premios alcanzaba una potencia máxima de 300 CV a 7300 vueltas por minuto. Entre sus particularidades, hay que señalar las tapas en bloque con la parte superior de los cilindros.

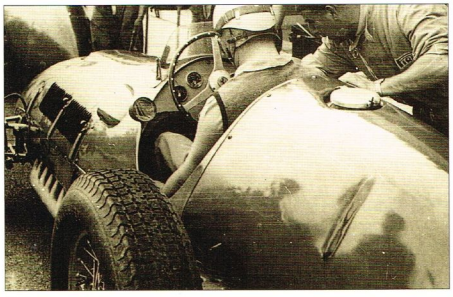
EL MOTOR FUE PROBADO EN LAS MIL MILLAS CON LA 275 S

De la distribución se encargaba un árbol de levas a la cabeza, con comando de cadena, por cada bancada. La unidad motriz fue probada por primera vez en carrera en las Mil Millas de 1950, con las 275 S manejadas por Ascari y Villoresi. Pese a que retomaba el chasis de la 125 F1, la nueva 275 introdujo algunas novedades. La más importante tenía que ver con la suspensión. En el tren trasero fue adoptado un puente De Dion con dos elásticos inferiores montados en sentido paralelo al eje. El paso de la 275 F1 era más largo, 2420 contra 2160 milímetros. La capacidad del tanque aumentó hasta los 195 litros, para disminuir las detenciones para reabastecimiento de combustible, dado el alto consumo de los motores aspirados.

La 275 F1 fue probada una semana antes del Gran Premio de Bélgica. El 18 de junio de 1950 puede considerarse una fecha histórica, porque marcó el debut de un motor aspirado Ferrari en el Campeonato Mundial de Fórmula 1. La aparición en carrera de la 275 F1, conducida por Alberto Ascari, inauguró un nuevo curso para la Casa de Maranello.

ALBERTO ASCARI LLEVO AL DEBUT A LA 275 F1

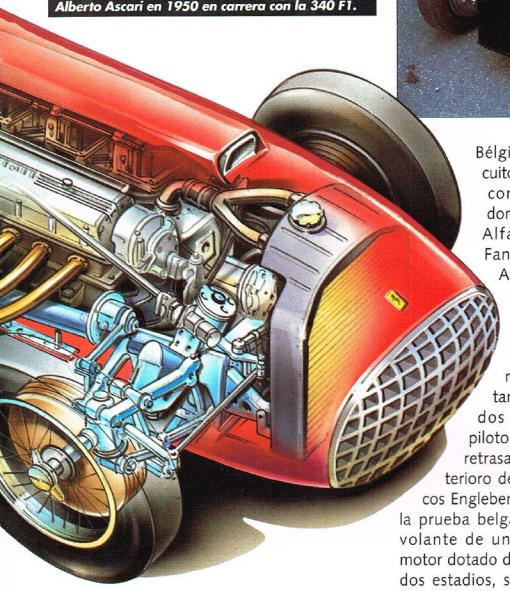
Sin embargo, el debut de la nueva monoplaza no trajo los resultados esperados, aun considerando su cilindrada reducida de 3322 cm³ con respecto a los 4500 cm³ permitidos por los reglamentos de la Fórmula 1. El Gran Premio de



Luigi Villoresi, a la izquierda, en Monza con la Ferrari 375 F1. El tanque estaba ubicado detrás del piloto (foto de la derecha).

Alberto Ascari en 1950 en carrera con la 340 F1.

El chasis de la Ferrari 375 F1 es una jaula de caños de acero con sección redonda.



El corte muestra el imponente motor de las monoplaza de Fórmula 1 de la serie 275-340-375 F1.

Bélgica, en el circuito de Spa-Francorchamps, fue dominado por las Alfa Romeo de Fangio y Fagioli. Ascari llevó al quinto lugar, a una vuelta de distancia de los primeros, la debutante 275 F1. En dos ocasiones el piloto de Milán fue retrasado por el deterioro de los neumáticos Englebert utilizados en la prueba belga. Villoresi, al volante de una 125F1 con motor dotado de compresor a dos estadios, se ubicó sexto detrás de su compañero de equipo.

Dos semanas después, dos 275 F1 fueron llevadas a Reims para el GP de Francia, destinadas a Ascari y Villoresi. Sin embargo, en el curso de las pruebas, la performance del auto fue tan desalentadora que el equipo decidió no llevarlo a la pista para participar en el Gran Premio. Ferrari compitió con Whitehead que, al volante de una 125 F1, se ubicó tercero detrás de las omnipresentes Alfa Romeo de Fangio y Fagioli. Luego, una 275 F1, confiada a Villoresi, se retiró en el GP de Albi, disputado a mediados de julio y no válido por el Campeonato del Mundo.

AUMENTANDO EL DIAMETRO SE OBTUVO MAS POTENCIA

Entretanto, habiendo entendido la urgencia de un aumento de la cilindrada del doce cilindros aspirado, la Ferrari comenzó a ocuparse del tema. Con el aumento del diámetro de 72 a 80 milímetros, el motor alcanzó los 4101 centíme-

UN MOTOR ASPIRADO QUE HIZO HISTORIA

En sus varias evoluciones, el motor 12 cilindros que equipó a las Ferrari de Fórmula 1 que aparecieron en 1950 obtuvo un lugar importante en la historia de la Casa de Maranello. Proyectado por Aurelio Lampredi, marcó el final de la supremacía de los motores comprimidos en la Fórmula 1. Fue memorable, desde este punto de vista, la victoria de Froilán González en el Gran Premio de Inglaterra de 1951. Fue el símbolo del cambio entre la era Alfa Romeo y la era Ferrari. También simbolizó un cambio en las ideas sobre la construcción de monoplazas. La llegada de los motores aspirados también provocó un importante recambio entre los técnicos de la Ferrari. Postergado por Aurelio Lampredi, Gioachino Colombo, defensor de los motores comprimidos y hasta ese momento el proyectista más importante de los vehículos de competición de la Casa de Maranello, presentó su renuncia al comienzo de 1951, para regresar a Alfa Romeo.

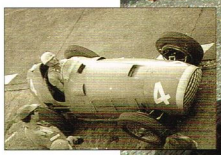
1950: LOS RESULTADOS

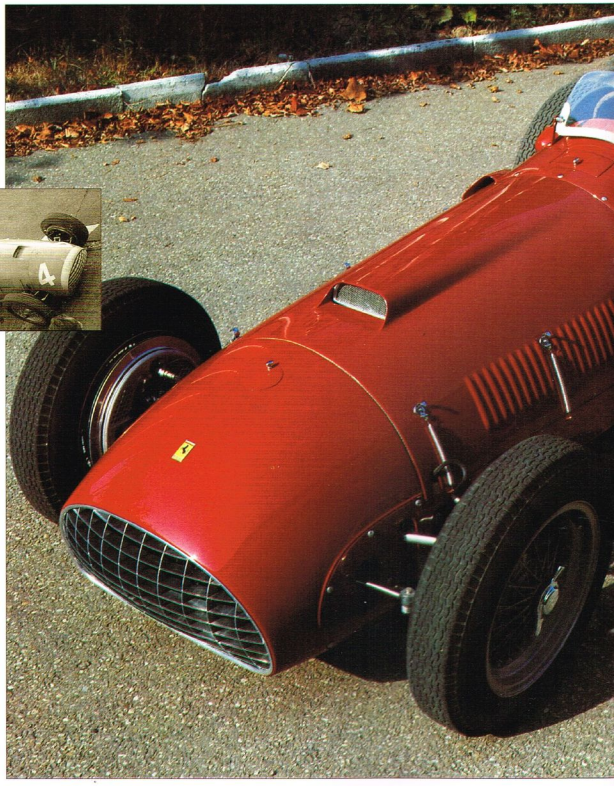
275 F1

GP de Bélgica, 18 de junio — *5° Ascari*

375 F1

GP de Italia, 8 de septiembre — *2° Serafini-Ascari*





Arriba, Ascari en los boxes del GP de Italia 1951 con la 375 F1. A la derecha, Villoresi, en la misma carrera, entra también en los boxes.

tros cúbicos en una primera fase de desarrollo. Llamado 340, en función de la cilindrada unitaria, el motor tenía una relación de compresión de 12:1. La potencia máxima erogada era de 335 CV a 7000 vueltas por minuto. Alivianada con respecto a la anterior 375 F1, la monoplaza resultó también mucho menos pesada que las Alfa Romeo 158.

LA 340 F1 DEBUTA EN PRIMERA FILA

La nueva 340 F1 debutó en el GP de las Naciones en Ginebra, el 30 de julio de 1950. Dos autos fueron confiados a Ascari y Villoresi, que se clasificaron ambos en la primera fila, detrás del más veloz Fangio pero delante del resto de las temidas Alfa Romeo. En Ginebra se entendió por primera vez que el camino tomado por Ferrari con los motores aspirados podía ser el correcto. Lamentablemente, el entusiasmo de la víspera fue barrido bruscamente durante la carrera, por una salida de pista de Villoresi que atropelló y mató a dos espectadores. También el piloto sufrió heridas de gravedad, al punto de verse obligado a desertar de las competiciones por el resto de la temporada. Entre tanto, Ascari se había quedado detrás de Fangio, confirmando los progresos vistos en las pruebas. Lamentablemente, una falla en la distribución también lo obligó al retiro.

Gracias al aumento de la carrera de 68 a 74,5 milímetros, la cilindrada del motor subió hasta el límite de 4493 centímetros cúbicos (375 cm^3 unitarios) en el mes de agosto. Se trató del último paso para alcanzar el límite consentido por el reglamento para los motores aspirados. El incremento de potencia le permitió alcanzar los 350 CV a 7000 vueltas por minuto.

La Ferrari 375 F1: numerosas tomas de aire y troneras sobre el capot para enfriar el motor.

La 375 F1 entró en pista por primera vez al final de agosto de 1950, en las pruebas previas al GP de Italia.

CON LA 375 F1 LAS ALFA ROMEO ESTAN MAS CERCA

Alberto Ascari fue el encargado de las pruebas. Los tiempos marcados provocaron un gran entusiasmo, confirmando los progresos de las Ferrari de Fórmula 1 respecto de las siempre velocísimas Alfa Romeo 158.

EL DEBUT DEL CAMPEONATO DEL MUNDO

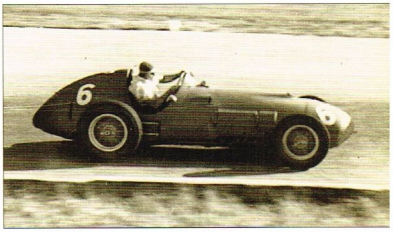
El año 1950 fue importante para las competiciones automovilísticas. Marcó la introducción, por parte de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), del Campeonato del Mundo. En el torneo fueron admitidos los autos de Fórmula 1 con motores sobrealimentados hasta un máximo de 1500 centímetros cúbicos o aspirados de 4500 cm³, sin limitaciones en términos de peso. Válidos para el primer Campeonato del Mundo fueron los GP de Inglaterra, Suiza, Mónaco, Bélgica, Francia e Italia, además de las 500 Millas de Indianápolis. En la primera edición, estaba prevista la asignación de 8 puntos al ganador; a las ubicaciones sucesivas, hasta la sexta, les correspondían 6, 4, 3, 2 y 1 punto, respectivamente. En el cómputo final fueron tomados en consideración los cuatro mejores resultados de cada piloto. El primer campeón del mundo de la historia fue Nino Farina, al volante de la Alfa Romeo 158.

Alberto Ascari: segundo, con Serafini, en el GP de Italia de 1950 con la 375 F1.

En el GP de Italia de 1950, carrera final del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, la Ferrari inscribió dos 375 F1. Con Villoresi todavía recuperándose, junto a Ascari fue presentado Dorino Serafini. En la veloz pista de Monza, Fangio marcó el mejor tiempo en la clasificación. Ascari resultó segundo, apenas una décima de segundo más lento. Serafini, con la segunda 375 F1, se clasificó con el séptimo tiempo. La supremacía de los motores comprimidos estaba seriamente amenazada por la presencia de las Ferrari aspiradas. En carrera, Farina tomó la delantera seguido por Ascari, que logró mantener la punta en las decimocuarta y decimoquinta vueltas del Gran Premio.

LA MALA SUERTE POSTERGO EL MOMENTO DE LA VICTORIA

Para las Alfa Romeo estaban previstas dos paradas de abastecimiento, y una sola para la 375 F1. Ascari, sin embargo, no logró realizar esta operación, detenido prematuramente por la rotura del motor. El piloto de Milán se subió entonces a la monoplaza de Serafini cuando éste entró en los boxes para abastecerse, terminando la carrera en la segunda posición detrás de Farina, quien se adjudicó el primer campeonato del mundo de la historia.



Froilán González en el GP de Italia 1951 con la Ferrari 375 F1.

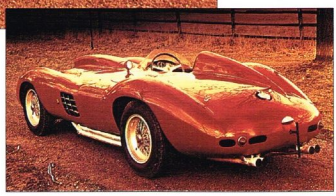
EL TRIUNFO LLEGA, PERO NO EN UN GP DEL MUNDIAL

Las 375 F1 fueron presentadas en carrera una vez más en 1950, el 29 de octubre, en el GP de Peña Rhin en Barcelona. Fueron conducidas por Ascari y Serafini que, con las Alfa Romeo ausentes, se clasificaron primero y segundo delante de una 340 F1 manejada por Taruffi. La conquista de un éxito en un GP mundialista, de cualquier manera, estaba al caer, como pudo comprobarse en 1951.

410 S, para ganar la Panamericana

1956: esta biplaza, hecha a medida para la Carrera Panamericana, fue producida en sólo cuatro unidades. Dispone de uno de los motores más grandes y potentes jamás realizados en Maranello: casi cinco litros de cilindrada para 380 caballos.

La carrocería de la Ferrari 410 S estaba realizada por Scaglietti.



La parte trasera de la 410 S muestra una cola larga, que le permitía una mayor velocidad en las rectas.

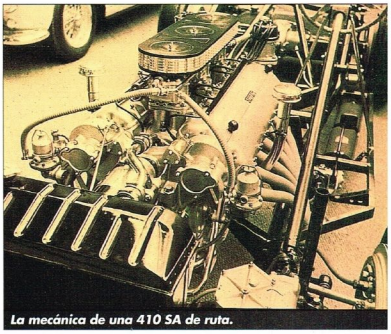
Es muy difícil que un auto de competición quede en la historia por participar en una única carrera; más aún si ni siquiera la terminó por una falla de menor importancia. Sin embargo, éste fue el destino de la 410 S, que es igualmente recordada con respeto por todos los conocedores de la historia del Cavallino por su propulsor, uno de los motores más grandes y potentes jamás realizados en Maranello.

La génesis de este motor es atípica en la historia de la Ferrari. Suele ocurrir que de un motor nacido para las carreras se haya realizado una versión de ruta; mucho más raro, en cambio, es que de un motor de ruta se haya elaborado uno de carrera.

EL MOTOR DERIVABA DE LA 375 AMERICA

Justamente éste es el caso del propulsor 410 SA, derivado del 375 América de 1955: la nueva cilindrada de 4962 centímetros cúbicos era consecuencia de un aumento de la carrera, llevada a los 88 mm. En la versión original, montada sobre la primera 410 Superamérica en octubre de 1955, la potencia era de 340 CV. Pero entretanto se había presentado la necesidad de realizar una nueva Sport para la Carrera Panamericana: un auto dotado de un motor potente, pero también confiable, dada la larga duración y la rudeza de la prueba. La elección cayó sobre el 410 SA, que estaba

Otra 410 SA con carrocería Boano.



La mecánica de una 410 SA de ruta.

dotado de doble encendido y, por lo tanto, de cuatro distribuidores (una solución utilizada en la monoplaza 375 F1 de 1951): las segundas bujías estaban montadas en la parte externa de la V formada por los cilindros, entre los colectores de escape. Esto explica la inusual amplitud del capot, necesaria para llegar a las bujías "externas". Por todo lo demás, la carrocería realizada por Scaglietti era similar a las otras contemporáneas Sport, con excepción del paso, aumentado a 2,32 metros para hospedar el gran motor.

Una 410 SA, "hermana" de la 410 S de competición, con carrocería Pinin Farina.

LA VELOCIDAD MAXIMA ES SUPERIOR A LOS 300 KM/H

Sólo dos vehículos fueron realizados con estas características: justamente los dos preparados para la Carrera Panamericana, que, sin embargo, a último momento no se realizó por las presiones de la opinión pública estadounidense, conmocionada por la tragedia ocurrida en las 24 Horas de Le Mans.

Pero en las pruebas los autos habían demostrado ser veloces, muy veloces. Por eso se decidió utilizarlos en los 1000 Km de Buenos Aires, primera prueba del Campeonato Mundial de Marcas 1956. Las premisas para el éxito estaban dadas, incluyendo una velocidad máxima superior a los 300 Km/h y pilotos del calibre de Fangio, Musso y Collins.

Sin embargo, la transmisión no había sido probada suficientemente, y ambos autos pronto abandonaron con los cambios hechos pedazos.

Para las siguientes carreras, la Escudería utilizó las 860 y luego las 290 MM, mientras que los dos autos fueron vendidos a equipos privados (el estadounidense de John Edgar y el sueco de Sture Nottorp) que las utilizaron, aún con éxito, en carreras menores.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 88 x 68 mm, cilindrada 4962 cm^3
Distribución:	un árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCZ/4
Encendido:	doble, 4 distribuidores
Potencia:	380 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Ruedas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.50-16
Dimensiones:	paso 2,32 m
Peso:	1200 kilos
Unidades producidas:	4
Números de chasis:	0592/CM; 0594/CM; 0596/CM y 0598/CM

EL VALZER DE LAS BUJIAS

Además de los dos vehículos con motor con doble encendido utilizados en Buenos Aires por la Escudería Ferrari, también fueron realizadas dos 410 S con motor de encendido simple, caracterizadas por las letras CM (es decir Carrera Mexicana) sobre el chasis y por la carrocería realizada por Scaglietti. Una de ellas (chasis 0592/CN), ordenada por el apasionado americano Tony Parravano, era una spider muy baja y esbelta, al punto que para dejarles espacio a los conos de aspiración fue montada una vistosa toma de aire sobre el capot. La otra 410 S con "bujía simple" (chasis 0594/CM) fue realizada para el francés Michel Paul Cavalier con un vehículo similar al de la 250 GT Competición de 1956. Por desgracia, el paso corto (2,32 metros, contra los 2,60 de la 250 GT) le restó un poco de gracia, aunque seguía siendo agradable. Por otra parte, ¿quién vio alguna vez una Ferrari fea?

365 GT/4 BB, veloz y elegante

1973: nace una dos lugares muy deportiva con motor boxer central-trasero de 380 caballos y con muchas novedades técnicas y estilísticas. Liviana, con una línea agresiva y filosa, alcanza los 300 Km/h.

La línea de la 365 GT/4 BB es elegante y agresiva al mismo tiempo. La parte inferior de la carrocería está pintada de negro.

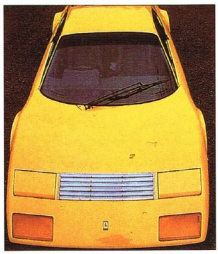
Es la heredera de la Daytona, y se distingue por la performance explosiva. Pero, tal vez a causa del motor ubicado detrás del piloto, le faltará la fama mítica que caracterizó a la 365 GTB/4. La historia de la 365 GT/4 BB comienza dos años antes de su presentación oficial. En el Salón de Turín de 1971 fue expuesta una berlinetta equipada con motor boxer 12 cilindros ubicado inmediatamente detrás del piloto.

LA LUNETA TRASERA ES BAJA COMO EN LA DINO

A causa de la ubicación del motor, la línea de la carrocería, que retoma algunas ideas de Pininfarina, tiene un movimiento particular en la parte central-trasera que le da al auto un aspecto esbelto y agresivo, bajo, filoso, con los faros delanteros retráctiles y los paragolpes integrados en la carrocería.
La luneta trasera es vertical, muy baja y ancha, al estilo Dino. Está dominada por un alerón que no sirve para mejorar la adherencia sino para dirigir el aire fresco hacia las tomas de aire de los carburadores, puestas en una zona de depresión que no permitía

La línea muestra un parabrisas muy inclinado y de generosas dimensiones.

La parte trasera de la 365 GT/4 BB es muy ancha.



La trompa de la 365 GT/4 BB es baja; el auto alcanza los 300 Km/h.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 180°, central-trasero longitudinal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 IF3C
Potencia:	380 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería berlinetta dos puertas, dos lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas con cuadriláteros transversales
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Neumáticos:	15 pulgadas
Tanque:	dos de 90 litros
Paso:	2,50 metros
Ejes:	del. 1,500 m, tras. 1,520 m
Peso:	1160 kilos
Velocidad:	300 Km/h
Producción:	1973-1976
Unidades producidas:	387

El spoiler al final del techo servía para llevarle aire a los carburadores.

la debida llegada de aire hasta el motor. El alerón canalizaba la cantidad de aire requerida hacia los carburadores, al punto de poderse eliminar las tomas laterales, según algunos hasta antiestéticas, vistas en las Dino.

CARROCERIA DE ALUMINIO, MOTOR DE 380 CABALLOS

La carrocería es tanto agresiva como elegante, con los flancos "limpios" y lineales. El segundo capítulo de la historia arranca a finales del verano de 1973, cuando comienza la comercialización de la 365 GT/4 BB. Se trata de un auto rico en soluciones técnicas de avanzada en la historia de la Casa del Cavallino. Los cambios, por ejemplo, están ubicados por debajo del motor, junto al carter de aceite, y están accionados por una serie de tres engranajes aplicados en la parte trasera de la caja.

Los faros delanteros de la 365 GT/4 BB son retráctiles.

La carrocería no sufrió muchas modificaciones con respecto al prototipo presentado en Turín. La tapa del tanque fue corrida y ahora se encuentra en el lado izquierdo, justo delante de la rueda trasera. Los grupos ópticos delanteros ahora están formados por seis focos. La parte inferior de la cola fue vuelta a diseñar para hospedar los seis caños de escape, en grupos de tres.

El motor alcanza 380 CV.

La performance de la 365 GT/4 BB es de alto nivel. No sólo gracias al motor de 380 caballos, sino también por la carrocería filosa y aerodinámica y, sobre todo, liviana. Totalmente de aluminio, estaba realizada por Sergio Scaglietti en Módena. La velocidad máxima de la 365 GT/4 BB es de 300 kilómetros horarios, y la aceleración no es menos brillante. Se trata de una berlinetta muy deportiva, una verdadera Ferrari en línea con la larga tradición de la Casa de Maranello en cuanto a autos de performance brillante. Para confirmar todo esto, se puede decir que de la 365 GT/4 BB no fue preparada una versión para los Estados Unidos: nos gusta pensar que la razón fue no perjudicar la performance de semejante purasangre con las modificaciones necesarias para cumplir con las severas normas estadounidenses antipolución.

Las butacas son ergonómicas.

CON 387 UNIDADES, LA PRODUCCION TERMINA EN 1976

La 365 GT/4 BB salió de producción en 1976. En total, se fabricaron 387 unidades. Más que nunca, se trata de un automóvil para apasionados.

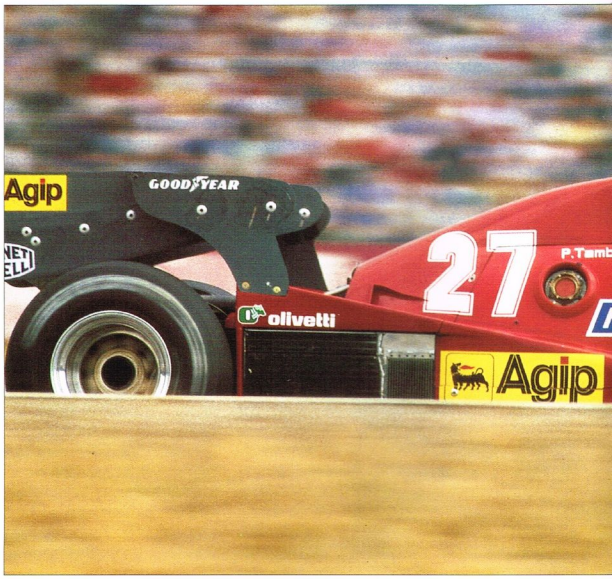
UN MOTOR GANADOR

El 12 cilindros que equipa la Ferrari 365 GT/4 BB es un motor ganador. Su arquitectura boxer, es decir con un desarrollo horizontal de ambas bancadas de cilindros, deriva directamente de la Fórmula 1 y de los autos Sport. No hay que olvidar que, justamente poco antes del debut en el mercado de la Berlinetta Boxer, en las pistas de todo el mundo había triunfado la Ferrari 312 P/B, la Sport que le trajo al Cavallino un Mundial de Marcas ganado a lo grande. La 312 P/B llevaba un motor boxer de tres litros de cilindrada con 450 caballos a 11.500 revoluciones por minuto.

LOS PILOTOS

Patrick Tambay, dos temporadas aguerridas

Parisino, desde joven se distinguió en el esquí alpino y en el esquí náutico. En auto debutó a los 22 años. Con la Ferrari corrió en 1982 y 1983, logrando dos brillantes victorias.



Patrick Tambay disputó 114 grandes premios en Fórmula 1. En la foto central, el francés con la Ferrari en 1983 en el GP de Alemania.

La victoria en Imola 1983, con los brazos levantados poco antes de la meta, mientras su Ferrari N° 27 pasa sobre la bandera canadiense dibujada sobre el asfalto, para recordar el lugar donde Gilles Villeneuve un año antes había largado en su última carrera. Esa victoria de Patrick Tambay está grabada indeleblemente en la memoria de todos los apasionados del Cavallino.

CAMPEON DE DESCENSO LIBRE Y ESQUI NAUTICO

Elegante, de impecable actitud, el Tambay adolescente seguramente no tenía la ambición de convertirse en piloto profesional. Nacido en París el 25 de junio de 1949, crece con la pasión por el esquí y parece encaminado hacia una carrera más que prometedora: a los 17 años es campeón junior de Francia en descenso libre y subcampeón de slalom. Pero sobresalir sobre la nieve no le alcanza: a los 20 años es campeón mediterráneo de esquí náutico.

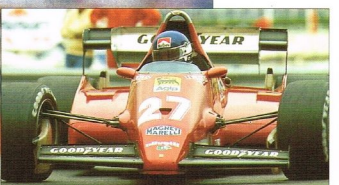
DEBUTA EN LE CASTELLET EN EL CURSO RENAULT ELF

Sólo un par de años más tarde, en 1971, se deja tentar por las cuatro ruedas y participa en el curso de manejo Renault Elf en Le Castellet. Enseguida se muestra veloz, gana

LA CARRERA DE PATRICK TAMBAY

Patrick Tambay (París, 25 de junio de 1949) disputó 114 carreras del Mundial F1, entre 1977 y 1986, manejando Ensign, McLaren, Theodore, Ligier, Ferrari, Renault y Lola. Conquistó dos victorias (GP de Alemania 1982 y GP de San Marino 1983, ambas con Ferrari), 4 segundos y 5 terceros lugares. Además logró 5 veces la pole position, 2 vueltas rápidas y largó en 9 ocasiones desde la primera fila. Sus mejores ubicaciones en el Campeonato Mundial fueron el séptimo lugar en 1982 y el cuarto en 1983: una temporada, esta última, en la cual contribuyó con sus 40 puntos y con Arnoux para que Ferrari conquistara el Mundial de Constructores. Entre los resultados conseguidos por Tambay en otras especialidades sobresalen algunos en el Europeo de F2 (tercero en 1975 y en 1976, con March-BMW y Martini-Renault, respectivamente) y especialmente dos victorias con Lola en la serie Can-Am (1977 y 1980).

Tambay ganador del GP de San Marino 1983.



Tambay con la Ferrari en el GP de Mónaco 1983.

la final y se adjudica una beca con la cual participa en 1972 en el Campeonato Francés de Fórmula Renault, clasificándose noveno. Atesora esa experiencia y en 1974 se impone en seis carreras y se acerca al título, precedido por un suspiro por René Arnoux.
Decide saltar el "escalón" de la F3 y así, en 1974, disputa el Europeo de F2 con el equipo Elf-BMW, como compañero de Jean-Pierre Jabouille.

DEBUTA EN FORMULA 1 CON ENSIGN-FORD

A final de temporada, gracias a los resultados obtenidos, es séptimo en la tabla (pero tiene en su haber también una victoria no titulada, en Nogaro). En 1975, al volante de un March-BMW, es tercero con una victoria –esta vez válida para el Campeonato– otra vez en Nogaro, y cosecha el mismo resultado (con la tercera victoria en Nogaro) en 1976, manejando un Martini-Renault.
El debut en Fórmula 1 se realiza en el GP de Gran Bretaña de 1977, con un Ensign-Ford. A pesar de la escasa competitividad de la monoplaza, Patrick logra sus primeros puntos en el Mundial. Simultáneamente, participa en la serie Can-Am con un Lola T333, y la gana. En 1978,le ofrecen un lugar en McLaren, segundo piloto detrás de James Hunt.

PREFIERE LAS CARRERAS CAN-AM AL MUNDIAL F1

Pero el año es de escasos resultados para el equipo inglés, y aún más lo será el siguiente. Entonces Tambay deja la F1, vuelve al volante de un Lola T539 y gana seis de nueve carreras, adjudicándose otra vez la serie Can-Am. Vuelve a probar la Fórmula 1 en 1981, con Theodore y con Ligier, y luego firma para Arrows en 1982, pero luego renuncia, abandonando por

LOS TECNICOS

segunda vez el "gran circo". Algunos meses más tarde, Ferrari lo llama para sustituir al fallecido Villeneuve. En las pruebas del GP de Alemania, Pironi se lastima gravemente y Tambay lleva a la victoria la única Ferrari en carrera. Confirmado para 1983, forma pareja con René Arnoux. Gana la mítica carrera de Imola, obtiene buenos resultados y al final de la temporada es cuarto en el Mundial. Pero su contrato vence y la Ferrari no lo renueva. Patrick es contratado por Renault en lugar de Prost, que había pasado a McLaren.

Tambay con los colores Ferrari.

Otros dos años mediocres, seguidos por otro aún más desalentador, con el Lola del Team Haas, junto a Alan Jones. A finales de 1986 le dice adiós a la F1 definitivamente. Lo encontramos otra vez en pista con un Jaguar del Mundial Sport-Prototipos 1989, y después de eso Tambay abandona la actividad deportiva. Vuelve al mundo de los GP pero, esta vez, en el papel de brillante cronista televisivo.

Giuseppe Busso: "testarudo y capaz"

Estuvo en Ferrari desde junio de 1946 hasta el final de 1947. Colaboró en la puesta a punto de la 125 y estudió un innovador tipo de suspensión trasera.

Entre los técnicos que acompañaron los primeros pasos de la Casa de Maranello, o mejor dicho, que se los hicieron dar, "estuvo por un breve período el testarudo y capaz Busso", como escribe Enzo Ferrari en sus memorias. Un período –desde junio de 1946 al final de 1947– caracterizado por un fervor y una tensión creativa irrepetibles.

COMIENZA EN FIAT Y EN 1939 ESTA EN ALFA ROMEO

Nacido en Turín el 27 de abril de 1913, Giuseppe Busso se recibió de perito industrial y, luego del servicio militar, en el año 1937, entra en la Fiat como calculista de la oficina técnica de motores de aviación (UTMA), para pasar luego a la de auto-vehículos ferroviarios experimentales (UTAFS). En 1939 es contratado por la Alfa Romeo, otra vez como calculista, pero realiza también actividades de "detallista" (especialista en el estudio y diseño de detalles) para los proyectos de autos de competición, dirigido por el ingeniero Orazio Satta Puliga, con el cual establecerá sólidos vínculos de amistad.

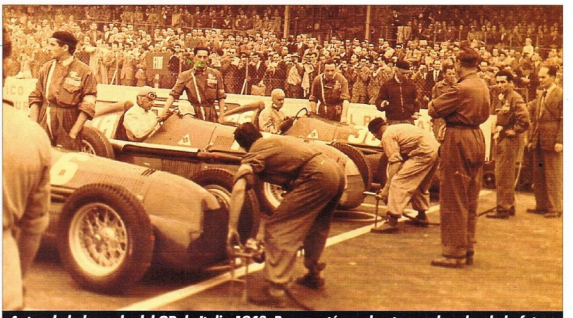
La 125 S, a la izquierda, la Ferrari con la que trabajó Busso.

DESPUES DE LA GUERRA SE TRANSFIERE A LA FERRARI

De 1939 a 1946 trabaja en el Servicio de Estudios Especiales que es dirigido por el ingeniero español Wilfredo Ricart y,

LA CARRERA DE GIUSEPPE BUSSO

Giuseppe Busso (Turín, 27 de abril de 1913), después del período de actividad en la Ferrari recordado en estas páginas, regresa a Alfa Romeo en 1948 y desde entonces hasta 1977 tiene la responsabilidad de los proyectos de la mecánica de todos los vehículos producidos en el Portello y en Arese: desde la 1900 y la Giulietta de los años Cincuenta hasta la Alfa 6. Llega a jefe de servicio en 1952, a directivo en 1954, vicedirector en 1966, director en 1969, vicedirector central en 1972 y, finalmente, es codirector central en 1973. Los cambios de organización realizados luego del fallecimiento de Orazio Satta (22 de marzo de 1974) llevan a una limitación de los poderes de Busso, que en 1977 deja la Alfa Romeo. Sin embargo, mantiene los contactos con el mundo del auto colaborando con publicaciones especializadas y se hace apreciar por la fineza de su estilo y por su preparación histórica y técnica.



Antes de la largada del GP de Italia 1948, Busso está en el extremo derecho de la foto.

gracias a Satta, que lo estimula y lo asiste consiguiéndole apuntes y publicaciones del politécnico, completa su preparación técnica y teórica. Se vuelve proyectista a título pleno, dedicándose en particular a los proyectos de compresores y turbinas para motores de aviación.

El 6 de mayo de 1946 presenta su renuncia en Alfa porque se le abre la perspectiva de seguir a Ricart, regresado a España. Sin embargo, pocos días después, por indicación de Gioachino Colombo, le llega la propuesta de asumir la dirección de la oficina técnica de la Ferrari, que tiene en realización su primer vehículo, la 125, proyectada por el mismo Colombo. Busso acepta y el 10 de junio toma servicio en Maranello, donde colabora con Luigi Bazzi, jefe de Experiencias, y con Galetto, responsable del taller, una estructura que en ese momento tenía en producción sólo unas rectificadoras.

El equipo Ferrari después de la victoria de Sommer en Turín en 1947. Busso es el segundo de la derecha.

EN MARANELLO SE OCUPA TAMBIEN DEL PROYECTO "159"

Busso se ocupa de los numerosos problemas prácticos ligados, como se puede intuir, al nacimiento de un nuevo auto, pero encamina también el proyecto de otros dos: una pequeña deportiva que utilice como motor una de las dos bancadas de seis cilindros de la 125 y una monoplaza de 1500 centímetros cúbicos con compresor doble estadio, 12 cilindros en V con 4 árboles de levas a la cabeza y suspensión trasera con puente De Dion. Los proyectos no tienen continuidad porque toda la actividad está concentrada en la puesta a punto de la 125, que requiere muchos cuidados.

El auto obtiene algunas modestas victorias, con Cortese y Nuvolari, pero también se encuentra con varios fracasos. Luego, finalmente, está lista la 159, con el motor llevado a dos litros, y así llega el primer triunfo importante, en el GP de Turín, con Raymond Sommer.

CUANDO COLOMBO VUELVE, BUSSO PARTE HACIA MILAN

Es el 12 de octubre de 1947. Gioachino Colombo ha dejado la Alfa Romeo y Ferrari lo quiere otra vez consigo. Pero las diferencias de criterios son demasiadas, en cuanto a proyecto, entre Colombo y Busso, y por eso éste, al final de 1947, luego de haber visto girar en el banco el nuevo motor de la 166, deja la Ferrari. Invitado por Satta, vuelve definitivamente a la Alfa.

NEGOCIACIONES POR LA CESION DE LA EMPRESA

La batalla por Le Mans

En los años Sesenta el fundador de la Casa del Cavallino debe luchar para seguir siendo el número uno en todas las pistas del mundo. Con las Sport, fracasada la negociación para ceder la fábrica a la Ford, se encenderá una formidable lucha con la casa de Detroit por la supremacía en Le Mans.

UN DESAFIO EN EL ULTIMO SEGUNDO Enzo Ferrari, experimentado hombre de negocios y "agitador de hombres", como él mismo se definió, sabía con certeza que perder una batalla no era nada si luego se ganaba la guerra. El problema, para él, era que el choque con la Ford por la supremacía en las 24 Horas de Le Mans, la reina de las grandes carreras de duración en pista, se había ido transformando en un desafío a ganar o morir. Las razones de esta lucha implacable, en realidad, son muy simples: alcanza con retroceder algunos años.

Al comienzo de los años Sesenta, Enzo Ferrari adquiere el edificio que era sede de la Ford en Bolonia. Un negocio que no es tan simple como podría parecer. Ese gesto de Ferrari parece una sutil ironía, como si quisiera decir: "Ahí está, el pequeño artesano de Módena que compra la sede italiana de la más grande industria automovilística del mundo". Pero es también la manera de enviarle un mensaje a alguien, alguien que mira con interés al "artesano" de Maranello, es decir la Fiat. Como si Ferrari dejara entrever la posibilidad de un acuerdo, o por lo menos de un acercamiento, con la casa de Detroit.

Efectivamente, se abrió una negociación con la Ford para la cesión de la Ferrari, que alcanzó su culminación a comienzos de 1963. El fundador de la Casa del Cavallino dijo, en ese entonces: "¿A quién le dejaré la Ferrari? ¿A un trust de millonarios estadounidenses? Si sigo, entre tanta falta de comprensión, entre tantos enemigos de adentro y de afuera, si lucho como un viejo y cansado león que ruge más que cuanto sabe arañar, lo hago sólo por las 300 familias de los obreros que trabajan conmigo".

Pero las negociaciones con Ford, que quería crearse una imagen deportiva de alto nivel, se desinflaron: Ferrari dijo no. Y fue lanzado el desafío por la supremacía en Le Mans.

La Ford había comenzado de manera indirecta, apoyando a Carroll Shelby y sus Cobra GT que habían creado algunos problemas a las berlinettas Ferrari entre 1962 y 1963. Luego, la casa de Detroit decidió tomársela en serio, y lanzó el proyecto de un auto propio capaz de vencer a la Ferrari, la GT40. Corría 1964.

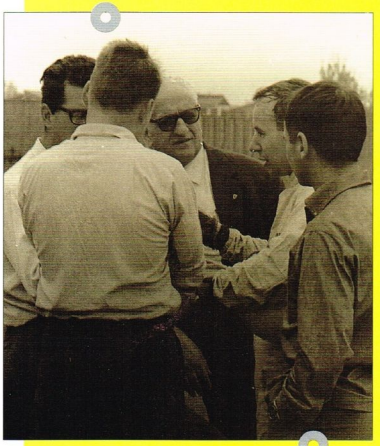
Para oponerse a Ford, Ferrari ese año inscribe en las 24 Horas de Le Mans nada menos que 8 autos oficiales: tres 330 P, tres 275 P, dos 250 LM. Al final ganarán Jean Guichet y Nino Vaccarella con una 275 P. En los primeros seis lugares se clasificarán cinco Ferrari y, en el cuarto lugar, el Ford de Dan Gurney y Bob Bondurant.

En 1965 el clima se vuelve más candente. Ferrari había puesto a punto las evoluciones de sus propios autos: inscribió oficialmente dos 330 P2 y una 275 P2, pero estuvieron otros siete autos del Cavallino en carrera en Le Mans y no se podían definir realmente como autos "privados". La Ford inscribió dos prototipos de 7 litros de cilindrada más cuatro "pequeños" de 4,7 litros. Para la casa de Detroit fue otro fracaso: tres Ferrari en los primeros puestos, y el primer Cobra apenas octavo. Pero Ford estaba preparando la revancha...

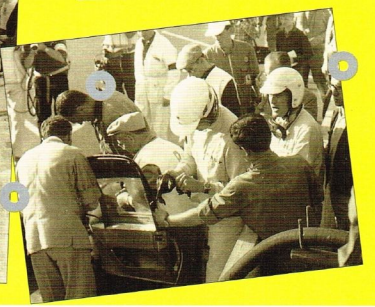
Enzo Ferrari en Monza en 1963: ese año fracasaron las negociaciones para la cesión de su empresa al coloso estadounidense Ford.

En 1966 el GT40 ya había alcanzado una forma óptima. Liviano, compacto, aerodinámicamente eficiente, potente... Maranello no se había dormido sobre los laureles: habían sido alistadas tres 330 P3, versión mejorada de la Sport 12 cilindros del Cavallino. Ocho Ford fueron inscriptos para conquistar la carrera más famosa del Viejo Continente, y siete Ferrari tenían la tarea de contrarrestar su camino. La carrera fue terrible y al final, luego de tres años de esfuerzos y millones de dólares gastados, Ford obtuvo lo que quería: la victoria en Le Mans. El GT40 MkII de Bruce McLaren y Chris Amon se clasificó primero, seguido por otros dos hermanos gemelos. Tan sólo octava llegó la primera Ferrari, una 275 GTB privada. Una verdadera derrota para el Drake de Maranello.

El año siguiente, 1967, la batalla de Le Mans entre Ford y Ferrari asumió matices casi dra-



A la izquierda, Enzo Ferrari en 1963 en Módena habla con Forghieri, May, Surtees y Mairesse (de izquierda a derecha); a la derecha, la 330 TR inscripta por el NART con la tripulación Rodríguez y Penske en las 24 Horas de Le Mans de 1963.



Arriba: la Ferrari 275 GTB de Noblet-Dubois seguida por el Ford de Miles-Hulme en Le Mans en 1966; a la izquierda, el box Ferrari en Le Mans 1966; en el centro Le Mans 1963, Aston Martin y Ferrari esperando la largada.

máticos. La casa de Detroit presentó una evolución del GT40 de 500 caballos y desde Maranello llegó una de las más lindas Sport de todos los tiempos, la 330 P4. Con un promedio de 211 Km/h, el Ford de A. J. Foyt y Dan Gurney superó sobre la línea de meta a las Ferrari de Parkes-Scarfiotti y Mairesse-"Beurlys".

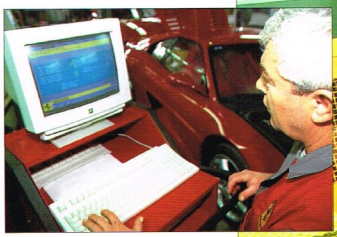
En 1968 ninguna Ferrari oficial fue presentada en las 24 Horas de Le Mans y para el Ford GT40 de Pedro Rodríguez y Lucien Bianchi fue fácil ganar delante de dos biplazas Porsche. Un éxito que fue repetido el año siguiente, cuando Enzo Ferrari inscribió las nuevas 312 P, que tenían sólo tres litros de cilindrada.

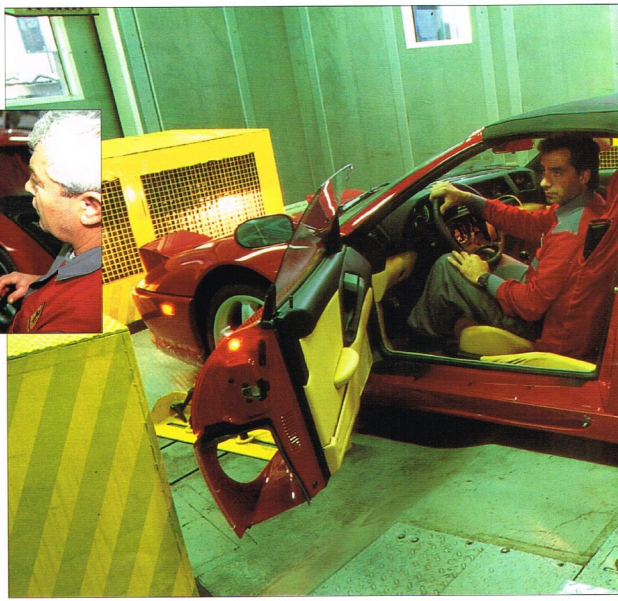
El balance de la prolongada batalla de Le Mans, entonces, no es del todo positivo para Ferrari. Sin embargo, la guerra no ha terminado, porque en Fórmula 1 está por comenzar a brillar la estrella de los motores Cosworth (primera victoria: GP de Holanda 1967), ocho cilindros en V sobre base Ford que ganarán mucho y lucharán bravíamente contra los autos del Drake de Maranello. Pero el frente de batalla más importante para Enzo Ferrari es la cesión de su fábrica, y justo al final de la contienda de Le Mans contra Ford, Ferrari encontrará una solución satisfactoria para el problema.

Sección Revisión

Antes de la prueba en ruta y del último examen en la Sección Terminación, el comportamiento de los vehículos es simulado y verificado estáticamente.

Antes de enfrentarse a la ruta, todos los autos producidos en Maranello son objeto de una serie de verificaciones. En el interior de la fábrica se provocan de manera simulada algunas reacciones que los autos tendrán luego afuera, controlando sus efectos. Los automóviles son puestos en marcha para algunas pruebas, pero su movilización en el interior se realiza siempre con "muletos" o rodillos transportadores.





Muchas pruebas se controlan con la computadora.

ANTES DE LAS PRUEBAS SE PROTEGEN LAS CARROCERIAS CON PLASTICO

Antes de enfrentarlas a las pruebas, su carrocería es protegida con especiales revestimientos de plástico, en previsión de su salida a la ruta, que se realiza en dos tiempos en el curso de este proceso de verificación. De la misma manera se protegen los interiores, con fundas para las butacas y coberturas sobre las alfombras del piso.

Las estaciones de control son tres. En la primera se examinan los gases de descarga y la electrónica del motor. Sobre el auto son aplicadas sondas conectadas con un sistema computarizado que releva y procesa los datos, de cuya lectura puede saberse si todo está según las normas. En la segunda estación se simulan algunos efectos de ruta. Las ruedas son ubicadas sobre cuatro pistones que se mueven, reproduciendo el efecto de un piso constituido por canto rodado o de cualquier material no homogéneo.

Amortiguadores y resortes son

DOS HORAS DE PRUEBAS PARA CADA AUTO

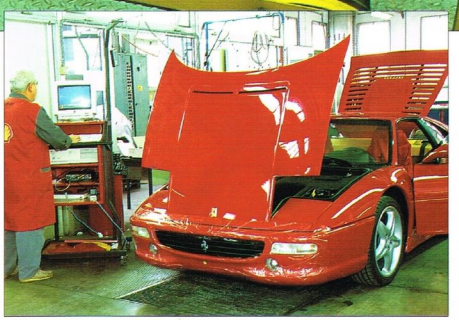
Para controlar completamente un auto en la Sección Revisión se necesitan cerca de dos horas. En esta sección trabajan 40 personas. De ellos, 22 son mecánicos, y se ocupan de motor, chasis, instrumental y pruebas dinámicas del auto. Los otros 18 técnicos, en cambio, intervienen sobre las carrocerías, para eliminar las más pequeñas imperfecciones. La presencia femenina en la Sección Revisión está actualmente limitada a una única persona. La sección trabaja cinco días por semana, de 8 a 12 y de 13 a 17.

el objetivo del control. Luego, sigue la puesta a punto del vehículo, a través de sensores externos que controlan la altura desde el piso y los balanceos.

UN BANCO DE RODILLOS SIMULA VELOCIDADES DE HASTA 120 KM/H

En la tercera estación, el auto es ubicado sobre un banco de rodillos que reproduce el movimiento, haciéndole alcanzar velocidades de hasta 120 Km/h. Estas pruebas le dan inicio a retoques y puesta a punto. La sección está equipada con puentes sobre los cuales se verifica y se arregla todo lo observado en las pruebas anteriores.

En ese momento los autos pueden salir para la primera prueba externa. El piloto probador cumple un recorrido de 60 kilómetros. Llena una ficha en la que expresa su opinión con respecto a eventuales mejorías. Si es necesario, a su regreso se realizan los ajustes requeridos. El auto, ya completamente a punto, sale una segunda vez por otros 60 kilómetros. La suma de 120 kilómetros recorridos en total queda en el cuentakilómetros y se considera un testimonio de la prueba que fue realizada.



A la izquierda, una F355 Spider durante la prueba sobre rodillos. Arriba, una de las pruebas ejecutadas en la Sección Revisión.

Un momento de las pruebas a las que son sometidas todas las Ferrari 0Km.

EL VEHICULO ES ABLANDADO POR MANOS EXPERTAS

Al cliente le es entregado un producto ablandado por un experto. Al final de la línea se realiza también una prueba de resistencia al agua, introduciendo el auto en una celda en la que se crea un efecto de lluvia torrencial. De esta manera se puede verificar la tenida de los burletes. El auto parece listo para el cliente, pero todavía no lo está. Antes deberá obtener, en otra sección, un certificado de calidad.

Ferrarísimo, el micro del Cavallino

Realizado por el Ferrari Club Jesolo, es un Fiat 370 que será sede de representación móvil en los circuitos europeos y en ocasión de ferias y reuniones.

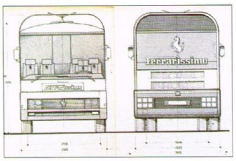
Se volverá el sueño de cada club Ferrari: un microómnibus perfectamente equipado para ser la envidiada sede móvil, en los circuitos de toda Europa o en cualquier lugar que el nombre Ferrari necesite ser representado con la debida atención. El proyecto, casi terminado, se llama Ferrarísimo. Lo realiza el Ferrari Club Jesolo, que eligió un micro profundamente transformado como sede de representación. La inauguración está programada para febrero.

La primera página del proyecto del Ferrarísimo.

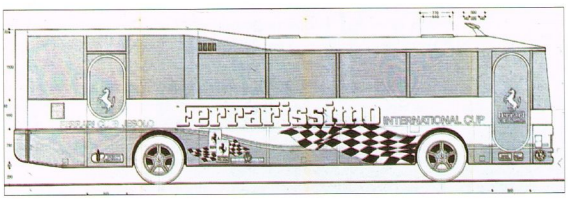
EL MICRO PUEDE HOSPEDAR HASTA 18 PERSONAS

El objetivo es viajar por toda Europa para mantener el nivel de la famosa hospitalidad italiana cuando se habla de autos y de competiciones automovilísticas. Con este fin, el Ferrari Club Jesolo quería estar presente, con su micro especial, como punto de referencia Ferrari en cada manifestación del mundo de los motores: grandes premios de Fórmula 1, ferias, exhibiciones y carreras de pista. En los planes está también seguir el Challenge Ferrari, que se disputará con las F355 trofeo, con la presencia del micro en los circuitos.

Se trata de un micro con una sala para 14/16 personas, equipado con bar, televisión, fax, aire acondicionado y una recepción con siete lugares. Tiene 12 metros de lagro, 2,5 de largo y 3,4 metros de alto. En él pueden viajar ocho personas. La base del proyecto fue un bus Fiat 370 entregado por la empresa Stefanelli. El motor es un seis cilindros en línea de 16.798 centímetros cúbicos, con 191 KW de potencia. El peso vacío es de 11.960 kilos. La realización fue enteramente supervisada por socios. El micro fue modificado para crear los espacios habitables. Todo el interior fue tapizado con terciado marino multicapa ignífugo y alfombra roja y negra, sobre la que aparece, aquí y allá, el símbolo del Cavallino. En total fueron utilizados más de 50 m² de alfombra. El vehículo es autosuficiente gracias a un generador de corriente propio, pero también tiene conexiones externas para aprovechar las infraestructuras de los autódromos y de los predios de las ferias. Está previsto también un toldo, en el que será ubicado un televisor con videograbadora y casetes, que obviamente tendrán como tema el mundo Ferrari. Los gastos de realización, sin la mano de obra, fueron de unos 17.000 dólares. Hay que subrayar que el micro fue cedido a un precio muy favorable. El trabajo principal de carrocería fue realizado por la empresa Fullin de Jesolo.



Vista delantera y trasera del proyecto del Ferrarísimo.



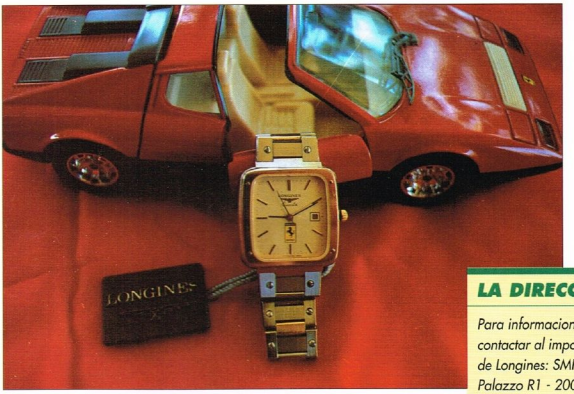
El micro Ferrarísimo realizado por el Ferrari Club Jesolo deriva de un bus Fiat 370.

EL FERRARI CLUB JESOLO

La inscripción en el Ferrari Club Jesolo es libre. Cada inscripto recibe de obsequio un calendario histórico. Para inscribirse en el club hay que llamar por teléfono al 0039-0421-381381 o enviar un fax al 039-0421-93652, pidiendo los formularios necesarios. La sede del Ferrari Club Jesolo está en via Mameli 32/34 - 30017 Jesolo (Venecia). Su presidente es Ennio Zattino; vicepresidente, Oreste Woerndle, y secretaria, Sabrina Cicutto. El socio fundador del Ferrari Club Jesolo es Carlo Marino, actualmente tesorero.

La colección Ferrari-Longines

Tres modelos de reloj de caja cuadrada realizados por la casa suiza y dedicados a la Ferrari. Tienen cotizaciones que van de los 1.100 a los 1.600 dólares.



Los dos relojes realizados por Longines enriquecidos con el Cavallino en el cuadrante. Ambos tienen forma cuadrada.

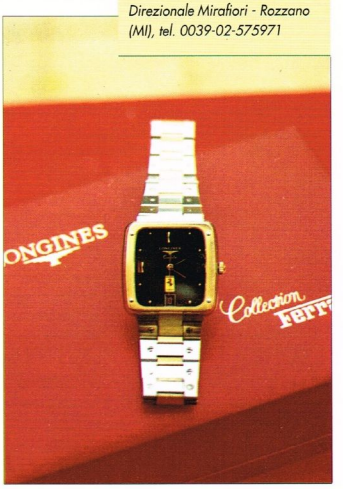
Con la marca Longines fue realizada la Colección Ferrari, que incluye tres modelos de forma cuadrada que están identificados con las cifras 4891, 4888 y 4870.
El 4891 tiene el cuadrante de color champaña sobre el cual sobresalen los índices de las horas aplicados en oro; por debajo de las 12 está el nombre Longines Quartz, por arriba de las 6, el logo rectangular de la Ferrari.
El calendario, en cambio, se encuentra en una ventanilla a las 3. Las agujas son de oro, la corona de carga granulada y la caja, de acero inoxidable. El cuadrante y el fondo están cerrados por cuatro tornillos pasantes, el vidrio y la caja son levemente abombados, la malla de acero presenta un motivo de pequeñas tuercas con la marca Longines en la hebilla. El espesor es de 6 mm, largo y ancho son de 28 mm.

DIMENSIONES COMPACTAS Y ESPESOR REDUCIDO

El 4888, más pequeño, se distingue por el cuadrante de color negro con los logos Longines y Ferrari grabados, mientras que los índices de las horas son de oro. El cuadrante, chato, y el vidrio zafiro están cerrados por cuatro tornillos pasantes; la malla y la hebilla son de acero y oro. El espesor del 4888 es de 5,7 mm, largo y ancho son de 23 mm.
En el 4870, que mide 30 x 30 x 7 mm, los índices de oro de las horas son esféricos, y además tiene números romanos estilizados. A las 6 está el logo Ferrari y la ventanilla del calendario, mientras que la malla de acero y oro y los cuatro tornillos pasantes que cierran la caja son iguales a los modelos anteriores.

LA DIRECCION

Para informaciones es posible contactar al importador italiano de Longines: SMH Italia, Strada 7 Palazzo R1 - 20089 Centro Direzionale Mirafiori - Rozzano (MI), tel. 0039-02-575971



LOS PRECIOS

De 1.100 a 1.600 dólares por cada uno de los relojes Ferrari Longines presentados aquí. El nivel de calidad óptimo, la mecánica de precisión Longines y la efectiva rareza de los modelos justifican ampliamente estas cotizaciones, de verdadero coleccionista.

1980 208 GTS: GRAN TURISMO A CIELO ABIERTO

Es la hermana menor con motor de dos litros de la 308 GTS, o si se prefiere la edición spider o targa de la 208 GTB. Es decir: el viento entre el cabello y el Cavallino sobre el capot sin despertar las atenciones de los recaudadores de impuestos. Con apenas 139 unidades producidas y comercializadas casi exclusivamente en Italia, es una de las Ferrari modernas menos difundidas, a pesar de su innegables calidades mecánicas y la pureza de la línea diseñada por Pininfarina.

Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 66,8 x 71 mm, 1990,26 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 34 DCNF
Potencia:	155 CV a 6800 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1365 kilos
Velocidad máxima:	215 Km/h

1980 MONDIAL 8 - 8 QUATTROVALVOLE: CUATRO LUGARES AÑOS OCHENTA

Es una verdadera Gran Turismo, con un habitáculo capaz de hospedar cómodamente a cuatro personas. Heredera de la Dino 308 GT4, repite su filosofía constructiva, con un diseño poco agresivo, de paso largo y con una amplia y vistosa parrilla entre la puerta y el guardabarro trasero. Nace con la inyección y 214 CV, que llegarán a 240 en la versión Quattrovalvole (1982). La producción de los dos modelos suma, respectivamente, 494 y 1145 unidades.

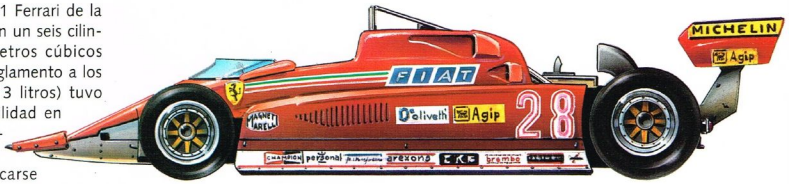
Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 81 x 71 mm, 2926,9 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1 (9,2:1 en 1982)

Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch
Potencia:	214 CV a 6600 rpm; (240 CV a 7000 rpm)

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos con servofreno
Peso:	1445 kilos
Velocidad máxima:	230 Km/h

1981 F1 126 C: LA PRIMERA TURBO

Es la primera Fórmula 1 Ferrari de la era turbo. Equipada con un seis cilindros de 1500 centímetros cúbicos (equivalente para el reglamento a los motores aspirados de 3 litros) tuvo problemas de confiabilidad en el curso de la temporada, aunque Gilles Villeneuve logró adjudicarse los GP de España y de Mónaco. Tampoco el chasis estuvo exento de críticas: su desarrollo no fue muy cuidado y por eso no se mostró a la altura de los mejores.



Motor: 6 cilindros en V a 120°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisa de cilindros de aluminio, compresión 6,7:1

Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas-Ferrari, 2 turbos
Potencia:	580 CV a 11.000 rpm

Chasis:	autoportante de aluminio
Suspensiones:	del. y tras. cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	610 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jean Alesi con Ferrari F 92A en el Gran Premio de Sudáfrica de 1992.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

330 P3, la gran
rival de Ford

166 Inter,
la primera GT para la ruta

Arnoux y Biondetti,
la Ferrari que gana

Modelismo,
las coupé 2+2 de los años Setenta